

Fietsparkeren

Mijn vriendin en ik kochten allebei een nieuwe fiets. Dat betekende twee dingen: we moesten van de oude fietsen af, en mijn forenzende vriendin moest bij CS een andere plek zoeken om het ding kwijt te kunnen. Hieronder onze ervaringen.



De problemen

Het kwijtraken van een kapotte fiets die er nog redelijk uitziet is vrijwel onmogelijk. Fiets niet op slot, briefje erop, maar toch is-ie niet verdwenen; hij is terechtgekomen bij een buurtbewoner. Op zich niet erg, maar waar laat die hem? De rekken in onze wijk staan al vrij vol, en onze twee nieuwe fietsen moeten er wel bij... Op het station heel andere problemen. De stalling verkoopt geen abonnementen meer (uitverkocht, en geen wachtlijst 'want dat zou twee jaar duren'). De fiets past niet makkelijk in een rek, omdat de banden te breed zijn. Op de standaard dan maar, maar daar werd-ie zo verplaatst dat-ie 's avonds weg was gehaald omdat de brandkraan geblokkeerd zou zijn.

Kortom: fietsparkeerproblemen. Hoewel wij vinden dat de gemeente het geen problemen moet noemen, maar blij moet zijn met het succes van haar eigen fietsbeleid, zijn het voor de argeloze fietser wel degelijk problemen.

Het fietsparkeren krijgt gelukkig ruim aandacht in het nieuwe Meerjarenplan Fiets van de gemeente. Terecht, vinden wij. Maar wat moet er volgens ons eigenlijk gebeuren? En hoe sluit dat aan bij wat de gemeente en andere spelers erover denken?



Oplossing 1: meer ruimte

Wij vinden in elk geval dat er meer plek moet komen voor fietsen. Nu zijn er mensen die niet op de fiets gaan 'omdat je hem niet kwijt kan'. Sommigen lossen dat creatief op door met een fietswrak een eigen plek te reserveren: de eigenaar kan zijn eigen normale fiets dan altijd aan dat wrak vast zetten. Een oplossing die het probleem dus in feite groter maakt.

Maar hoe komen we aan meer ruimte? Dat kan door auto's weg te halen. Op elke autoplek passen zomaar 12 fietsen. Dat schiet op.

Ook kunnen we ons best voorstellen dat er nieuwe ruimte gebouwd wordt. Ondergronds, of liever nog op het maaiveld. Lekker zichtbaar, aantrekkelijk. Wat dat betreft is de nieuw te bouwen stalling op het Leidseplein een mooie test. Als het dáár niet lukt....

Oplossing 2: ruimte maken

Maar natuurlijk hebben de mensen gelijk die zeggen dat de troep eerst opgeruimd moet worden. Een fietsnietje kost bijvoorbeeld een paar 100 euro. Dus als je 1000 fietsen weghaalt, kun je, zelfs als je er 10 moet vergoeden omdat ze nog gebruikt werden, voor 100.000 euro's besparen aan nieuwe nietjes.

Het probleem is dat ook dat opruimen geld kost. Het is juridisch lastig, en je moet fietsen bijvoorbeeld 3 maanden bewaren (terwijl de ervaring leert dat een fiets die na 2 weken niet is opgehaald, ook de komende

2,5 maand blijft staan). We hebben het gevoel dat dit efficiënter moet kunnen. Door bijvoorbeeld het heen en weer rijden naar het fietsdepot, en het gebrek aan ruimte daar, worden er door een opruimteam per dag eigenlijk maar heel weinig fietsen opgehaald. Intussen zijn er zoveel fietsen, dat het op deze manier niet bij te houden is.

Daar komt bij dat dit alleen nog maar gaat over fietsen die in de weg staan. Sommige fietsen staan niemand direct in de weg, maar nemen wel schaarse ruimte in, terwijl ze niet of weinig gebruikt worden. Bij het CS mag je daarom een fiets niet langer dan 2 weken onafgebroken laten staan. Daar zijn wij niet tegen. Als je hem zó sporadisch gebruikt, kun je best een keertje met het OV naar het station. En als je niet uit Amsterdam komt, kun je voor die enkele keer wel een OV-fiets huren. Maar door de constante stroom in de weg staande fietsen en de beperkte capaciteit van de handhaving, lukt het niet om dat '2 weken' regime consequent te handhaven. Als je een fiets bovenin de fietsflat achterin zet, is het karretje van de handhavers steeds vol voor ze aan de jouwe toekomen. Bovendien moeten ze voor die fietsen twee keer langskomen. Eén keer om een sticker te plakken, en twee weken later om te kijken of-ie er nog staat. Dat kost dus twee keer tijd, en geld.

Oplossing 3: efficiëntie en inventiviteit

Er is van alles te verzinnen om het wegknippen efficiënter te krijgen. Bijvoorbeeld een sticker die iedereen zelf op zijn fiets moet plakken om te bewijzen dat-ie nog in gebruik is. Of je krijgt een sticker als je bij het CS aankomt met de kleur van die dag. Dat scheelt alweer 1 keer langskomen voor de handhavers. Verder: een tijdelijke opslag voor verwijderde fietsen vlakbij het station, zodat

er niet steeds een uur verloren gaat met heen en weer rijden naar Westpoort. En voor wie zijn fiets kwijt wil: een platte schuit achter het CS leggen waar iedereen die zijn fiets inlevert, een bon krijgt voor korting bij een fietsmaker. Of bij een fabrikant, die het misschien wel wil sponsoren. Hieronder berichten we over een opruimproef die in West van start is

gegaan. De gemeente, of in dit geval stadsdeel Centrum, doet zijn best. Bij het Leidseplein is een verzameling kleinschalige ideeën uitgewerkt, waarmee voor een paar ton de komende jaren (tot de stalling gebouwd wordt) veel meer fietsplek beschikbaar komt. We zien daar naar uit. Toch zal er nog wel een tijdje gediscus-

sieerd worden over die fietsen die in de weg staan. Misschien wel altijd. Het probleem was er ook in 1930. Het is alleen even weggeweest toen er zoveel auto's waren dat dát een groter probleem was. Dus misschien moeten we er maar blij mee zijn.

GdW

Fietsparkeerduurbepanking in West

Stadsdeel West haalde deze zomer het nieuws toen meegedeeld werd dat het geld op was voor nieuwe fietsrekken. Schande, vond een VVD raadslid. Het bleek loos alarm: de mededeling was abuis (of werd schielijk ingetrokken).

Intussen bleef een echt nieuwtje op het gebied van fietsparkeren bijna onopgemerkt: hetzelfde stadsdeel kondigde een fietsparkeerduurbepanking aan. Niet voor het hele stadsdeel, maar voor de Kinkerstraat, de Cremerbuurt en een deel van de Erasmusparkbuurt. Daar mogen fietsen die langer dan 6 weken ongebruikt geparkeerd staan verwijderd worden. Voor zover wij weten is in Nederland nog niet eerder zo'n beperking in een woonwijk ingesteld.

Een parkeerduurbepanking kennen we al wel voor extreem drukke plekken, zoals stations. Begrijpelijk. Zóveel mensen willen daar hun fiets parkeren dat het – gezien de beperkte ruimte – redelijk is dat je fiets niet langer dan een bepaald aantal dagen een plek mag bezetten. Van een fietsrek waar elke dag een andere fiets staat profiteren 30x zoveel mensen als van een rek waar één fiets 30 dagen lang staat. De eigenaar van die 'plak'fiets kan beter overstappen op een OV-fiets, de benenwagen of de tram.

De Fietsersbond is dus voorstander van een parkeerduurbepanking op zulke extreem drukke plekken. Onder voorwaarde natuurlijk dat zo'n gebod zorgvuldig wordt uitgevoerd. Met een gegarandeerd goed werkend detectiesysteem van de parkeerduur en een waarschuwing voordat hij wordt weggehaald. Het fietsparkeerduurbepankingsbesluit

in West was de Fietsersbond niet ontgaan. En had vooral vragen opgeroepen. Hoe wordt zo'n beperking gehandhaafd? Moeten fiets-eigenaren die een tijd hun fiets niet (kunnen) gebruiken in angst gaan zitten dat hun fiets ineens wordt weggehaald? En vooral: was zo'n beperking eigenlijk wel nodig? In de fietsenrekken stonden veel fietswrakken, en die mag het stadsdeel sowieso weghalen, mits zorgvuldig uitgevoerd.

Een telefoontje naar het stadsdeel stelde ons gerust. De parkeerduurbepanking in de wijken zal gelden als een proef om te kijken of zoiets werkt. Veel fietsen die langer dan zes weken niet gebruikt worden, worden nooit meer gebruikt. De eigenaar is verhuisd of heeft een nieuwe fiets, of... Een weesfiets dus, die op termijn een wrak wordt, al dan niet via het tussenstadium van plukfiets, een fiets waarvan langzaam maar zeker steeds meer onderdelen geplukt worden. Een treurig lot.

Om dit proces vóór te zijn en die fietsen niet maanden of jaren fietsplekken te laten bezetten wordt de parkeerduurbepanking ingezet. Over de precieze uitvoering wordt nog nagedacht en zal overlegd gaan worden, met o.a. de Fietsersbond. We hebben al een paar adviezen klaar:

- Een goede en zorgvuldige registratie



van de parkeerduur is noodzakelijk. Dat kan bij voorbeeld met systematisch gekleurde tielwraps om een spaak en een vork.

- Mogelijk input van bewoners bij het herkennen van lang geparkeerde fietsen
- De parkeerduurbepanking niet alleen laten gelden voor de fietsen in de rekken maar voor alle geparkeerde fietsen, ook die aan brugleuningen, palen enz.
- En een goede evaluatie van de maatregel: met tellingen vooraf en achteraf enz. Zodat bekeken kan worden of bereikt is wat men wilde en men de ervaringen kan delen met andere gemeentes.

In de tussentijd heeft het stadsdeel wat betreft het opruimen van fietswrakken woord gehouden: na de zomer heeft de milieudienst een inhaalslag gemaakt en op tal van plekken is ineens weer ruimte in de rekken!

We zijn benieuwd naar uw mening hierover en uw ervaringen.

MdL